

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA GOZDARSTVO IN OBNOVLJIVE
GOZDNE VIRE

Gregor JAN

ZGODOVINA CESTE KRNICA – MRZLI STUDENEC

DIPLOMSKO DELO
Visokošolski strokovni študij

Ljubljana, 2006

UNIVERZA V LJUBLJANI
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA
ODDELEK ZA GOZDARSTVO IN OBNOVLJIVE GOZDNE VIRE

Gregor JAN

ZGODOVINA CESTE KRNICA – MRZLI STUDENEC

DIPLOMSKO DELO
Visokošolski strokovni študij

HISTORY OF THE KRNICA – MRZLI STUDENEC ROAD

GRADUATION THESIS
Higher professional studies

Ljubljana, 2006

Diplomsko delo je zaključek visokošolskega strokovnega študija gozdarstva in gospodarjenja z gozdnimi viri. Opravljeno je bilo na katedri za gozdno tehniko in ekonomiko Oddelka za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire Biotehniške fakultete Univerze v Ljubljani.

Študijska komisija Oddelka za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire je za mentorja diplomskega dela imenovala prof. dr. Igorja Potočnika in za recenzenta prof. dr. Iztoka Winklerja.

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik:

Član:

Član:

Datum zagovora:

Naloga je rezultat lastnega raziskovalnega dela. Podpisani se strinjam z objavo svoje naloge v polnem tekstu na spletni strani Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete. Izjavljam, da je naloga, ki sem jo oddal v elektronski obliki, identična tiskani verziji.

Gregor JAN

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA (KDI)

ŠD	Dn
DK	GDK 383:(497.12*02)(043.2)=863
KG	cesta/gradnja/rekonstrukcija/raba/Pokljuka
AV	JAN, Gregor
SA	POTOČNIK, Igor (mentor)
KZ	SI-1000 Ljubljana, Večna pot 83
ZA	Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire
LI	2006
IN	CESTA KRNICA – MRZLI STUDENEC
TD	Diplomsko delo (viskokošolski strokovni študij)
OP	VII, 32 str., 1 pregl., 10 sl., 3 pril., 25 vir.
IJ	sl
JI	sl/en
AI	Z diplomskim delom smo poskušali zbrati dejstva o gozdni cesti, ki je odprla prostrane poključke gozdove in omogočila lažje spravilo lesa v dolino – ceste Krnica – Mrzli studenec. Gradnja se je pričela leta 1904, promet je po njej v celoti stekel že leta 1907. Sprva je služila izključno gospodarjenju z gozdovi, njena raba pa je z leti postala vse pestrejša. Kot velik problem so se že v prvih desetletjih pokazale naravne nepravilnosti in z njimi povezani visoki stroški vzdrževanja, zato so leta 1933 uvedli cestninjenje. Decembra 1941 se je neuspešno poizkusilo cesto preplužiti. Naslednje leto se je gozdna uprava opremila z novimi kamioni Saurer. Leta 1968 se je pričela popolna rekonstrukcija ceste, ki ni več služila sodobnejšim oblikam prevoznih sredstev. Delež gozdarske rabe je z leti vse nižji, medtem ko raste delež prometa zaradi turizma in rekreacije. Predvidevamo, da se bo ta trend nadaljeval. V prihodnosti bo potrebno vse številčnejši promet do neke mere omejiti.

KEY WORDS DOCUMENTATION (KWD)

DN Dn

DC FDC 383:(497.12*02)(043.2)=863

CX road/construction/reconstruction/use/the Pokljuka plateau

AU JAN, Gregor

AA POTOČNIK Igor (supervisor)

PP SI-1000 Ljubljana, Večna pot 83

PB University of Ljubljana, Biotechnical faculty, Department of Forestry and Renewable Forest Resources

PY 2006

TI HISTORY OF THE KRNICA – MRZLI STUDENEC ROAD

DT Graduation Thesis (Higher professional studies)

NO VII, 32 p., 1 tab., 10 fig., 3 ann., 25 ref.

LA sl

AL sl/en

AB In the present graduation thesis we attempted to collect facts concerning the forest road that opened the vast Pokljuka forests for exploitation and enabled easier wood skidding, i. e. road Krnica – Mrzli studenec. The construction of the road began in 1904 and was put to use three years later. Initially, it was exclusively used for forest managing, its use becoming more and more diverse over the years. Unfavourable weather conditions and the related high maintenance costs proved a serious problem already in the first decades. Toll collection was therefore introduced in 1933. The first unsuccessful attempt to plough the road took place in 1941. In the following year, forest management bought new Saurer trucks. In 1968 began a complete reconstruction of the road, since it no longer served modern ways of transportation. Forestry use of the road has been decreasing, while there is more and more tourism and recreation related traffic. This trend is expected to continue and we will have to put a limitation on the number of vehicles in the area.

KAZALO VSEBINE

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA (KDI)	III
KEY WORDS DOCUMENTATION (KWD)	IV
KAZALO VSEBINE	V
KAZALO SLIK	VI
KAZALO PREGLEDNIC	VI
KAZALO PRILOG	VII

1	UVOD.....	1
2	NAMEN.....	3
3	METODA DELA.....	4
3.1	PISNI VIRI.....	4
3.2	TERENSKO DELO.....	5
3.3	USTNI VIRI.....	5
4	ZNAČILNOSTI TERENSKEGA OBJEKTA.....	6
4.1	GEOLOŠKA PODLAGA IN KLIMATSKE RAZMERE.....	7
5	ZGODOVINA CESTE.....	8
5.1	OBDOBJE OD PRIČETKA GRADNJE DO KONCA II. SVETOVNE VOJNE.....	8
5.2	OBDOBJE POPOLNE REKONSTRUKCIJE GOZDNE CESTE.....	14
5.2.1	Sanacija opuščenega kamnoloma Mrzli studenec.....	21
5.3	OBDOBJE PO 1991.....	22
6	PRIHODNOST CESTE KRNICA - MRZLI STUDENEC.....	25
7	POVZETEK.....	28
8	VIRI IN LITERATURA.....	30
	ZAHVALA	
	PRILOGE	

KAZALO SLIK

Slika 1: Gozdarska karta iz leta 1914 z vrisano Neue Poklukastraße (Gozdarski vestnik, 2004: 456)	10
Slika 2: Prvotna Neue Poklukastraße	12
Slika 3: Potrdilo o plačilu pristojbine za poključsko cesto iz leta 1933 (Gozdarski vestnik, 2004: 456)	13
Slika 4: Način gradnje mostu preko ceste na Zatrniku za potrebe smučišča.....	17
Slika 5: Celoten most na Zatrniku za potrebe smučišča.....	17
Slika 6: Asfaltiranje odseka ceste na Zatrniku (Fototeka Gorenjskega muzeja, 1979).....	19
Slika 7 in 8: Gradnja ceste od Mrzlega studenca do oddelka 57 v smeri Zatrnika	20
Slika 9: Zavarovanje brežin.....	22
Slika 10: Šport hotel Pokljuka	25

Avtorji fotografij:

Slika 2, 4, 5 in 9: Gregor Jan

Slika 6: Jože Ambrožič

Slika 7, 8: Jože Podlogar

Slika 10: Renata Škrjanc

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Stanje snežne odeje (Plemelj, 1985, str.35).....	7
---	---

KAZALO PRILOG

Priloga A: Cesta Krnica – Mrzli studenec

Priloga B: Detajl ceste na območju Zatrnika z mostovi za potrebe smučišča

Priloga C: Detajl mostov na digitalnem ortofoto načrtu

1 UVOD

Pokljuka je največja med planotami Julijskih Alp. Leži v severozahodnem delu Slovenije, upravno območje leži zaenkrat v dveh občinah-Bled in Bohinj. Za načrtovanje in usmerjanje razvoja gozdov skrbi Zavod za gozdove Republike Slovenije Območna enota Bled. Z državnimi gozdovi upravlja Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov RS, izpostava Bled, za izvajalska dela v večini skrbi Gozdno gospodarstvo Bled, d.d. Od leta 1981 je območje Pokljuke zavarovano v okviru robnega območja Triglavskega narodnega parka.

Nekoč gozdna cesta Krnica-Mrzli studenec (ob izgradnji pred dobrimi 100 leti imenovana Neue Poklukastraße), danes državna regionalna cesta R3-T 905 je eden od štirih dostopov iz doline na poključsko planoto. Ker omogoča najhitrejši dostop obiskovalcem planote v vseh letnih časih, spada med najbolj obremenjene javne gorske ceste. Gozdarska raba ceste že zdavnaj ni več prevladujoča, danes je v primerjavi z negozdarsko rabo minimalna.

V gozdni krajini ima cesta mnogonamenski značaj, zato je treba pri načrtovanju in gradnji zadovoljiti različne interese. V zadnjih dveh desetletjih sta se struktura in število uporabnikov gozdnih cest zelo spremenili. Povečuje se pritisk obiskovalcev na gozdni prostor, kar se kaže v povečanem prometu z osebnimi vozili. S povečano obremenitvijo pa naraščajo tudi zahteve po kvaliteti izgradnje, opremljenosti in vzdrževanja.

Zaradi slabih prometnih razmer visokih alpskih planot je bila v preteklosti sečnja pogosto negospodarna in manjša, kot bi lahko bila. V načrtovanju razvoja gozdnega gospodarstva se je ves čas pojavljal osnovni cilj razširiti omrežje izvoznih poti in poti za spravilo lesa in oglja do ceste, železnice ali vodne poti. Posekan les so do izvoznih poti spravljali z vlačanjem po tleh, s spuščanjem po zemeljskih ali lesenih, redko vodnih drčah ali rižah, s sanmi po vlakah in tudi z nošnjo. Nato so ta les naložili na sani, ki jih je v letnem času vlekla živina ali pa upravljal oglar po brunčanih poteh, pozimi pa so jih po snegu ročno vodili drvarji in oglarji. Zaradi lažjega transporta so oglje večinoma pozimi spravljali v dolino in do fužin.

Lesene drče za spravilo so bile precej v uporabi, njihova gradnja in vzdrževanje pa sta zahtevala veliko lesa in bila ob manjših količinah posekanega lesa predraga.

Poleg drč in vlak pa so za spravilo lesa po neprehodnih pobočjih uporabljali žičnice. To je imelo več koristi: les je v dolino prišel nepoškodovan, na ta način so odpirali do tedaj zaprte gozdne predele, zagotovili pa so si tudi enakomernejši dotok lesa in oglja do porabnikov.

S Pokljuke so leta 1889 dogradili in pognali žičnico z Gorjuš v Sotesko. Žičnice v Kranjski industrijski družbi (KID) je projektiral tehnični direktor družbe Lambert pl. Pantz.

Na izvoznih poteh so nato les naložili na vozove in odpeljali do žag in drugih porabnikov. Za transport so uporabljali tudi plovne poti. Po Radovni so plavili les iz zadnje Radovne do fužine KID, kjer je bila lovilna naprava. Od tod je šel les po kopnem. Pogodba za plavljenje, ki jo je KID imela z lastniki zemljišč in naprav ob reki, je dajala pravico do 3500 prostorninskih metrov drv dolgih 5 čevljev – 1,58 metra in 300 kubičnih metrov hlodovine dolžine 4,1 meter. Plaviti so smeli od začetka maja do konca junija in od začetka septembra do sredine oktobra pri srednjem vodostaju. Da ne bi poškodovali bregov, mostov in drugih naprav, so jih morali zavarovati s fašinami, plohi ali bruni in celo s kamnitimi kaštami.

Pokljuka je bila razdeljena na 7 spravičnih okolišev, iz vsakega od njih je vodila vozna pot, le iz enega naj bi v dolino Radovne les spravljali po riži.

V začetku 20. stoletja se je zaradi velikega povpraševanja po lesu na Gorenjskem začela gostiti prometna mreža v gozdovih Pokljuke in Mežaklje.

Ministrstvo za poljedelstvo je 30. julija izdalo odlok in jeseni leta 1904 so pričeli z gradnjo 15 kilometrov dolge ceste z Gorij na Pokljuko (Bled tisoč let: Blejski zbornik 2004).

2 NAMEN

Cesta ni nekaj, kar bi bilo v prostoru in času nespremenljivo. Spreminja se potek njene trase, saj se s časom razvijajo nova prevozna sredstva, ki vozijo po njej. V stoletju smo od ozkih vozov na konjsko vprego prešli preko različnih tipov in modelov do današnjih kamionov, ki jih uporabljamo za prevoz lesa iz gozda do uporabnika. S časom se je torej povečala dolžina in širina, zaradi tega pa posledično tudi nosilnost prevoznih sredstev, ki jo uporabljajo. Že iz tega je jasno da se je morala temu prilagoditi. Potrebno je bilo prilagoditi naklone na trasi, radije krivin in pa povečati seveda tudi širino trase.

Spreminja se pomen te ceste za ljudi, ki jo uporabljajo. Cesta, ki jo obravnavamo, je bila leta 1904 grajena za potrebe spravila lesa s platoja Pokljuke. Danes je njen namen mnogo širši kot takrat. Ostala ji je seveda prvotna gozdarska funkcija, vendar pa to cesto uporabljajo tudi vsi ostali, ki želijo priti na Pokljuko, saj je to najkrajša povezava med planoto in dolino. Tako ima vojska na Pokljuki vojašnico, ki bo verjetno ohranila svojo funkcijo ali pa jo še celo okrepila z vstopom v Nato. Tu je tudi tekaški in biatlonski poligon z vsakoletnimi tekmami za svetovni pokal. Poleg tega je ta prostor izredno obremenjen z obiskovalci, saj je začetna točka mnogih izletov v Julijske Alpe. Tako je Pokljuka turistično zanimiva skozi vse leto, vrhunec doživi ob dobri gobarski sezoni, ko je dobesedno zaparkirana z vozili.

V tej nalogi bomo poskušali prikazati trend razvoja ceste od začetka njene gradnje leta 1903 do današnjih dni. Na podlagi dejstev in izkušenj iz preteklosti in sedanjega stanja na terenu ob upoštevanju različnih skupin uporabnikov bomo poizkusili podati rešitev takega trenutnega problema v prihodnosti.

3 METODA DELA

Predstavitev objekta skozi čas in razprava o problematiki je rezultat združitve uporabljene literature, opravljenih pogovorov, terenskih ogledov in fotografiranj ter lastnih razmišljanj in zaključkov. Največji delež pri nalogi je odpadel na zbiranje materialov po arhivih, muzejih, knjižnicah. Pregledali smo gozdarske kronike za omenjeno področje. Opravili smo tudi nekaj pogovorov z ljudmi, ki so delovali oziroma delujejo na območju, na katerem leži obravnavani objekt. Manjkal seveda ni tudi terenski ogled in fotografiranje ceste in njenih komponent.

Zgodovino ceste smo razdelili na tri časovna obdobja:

- obdobje od pričetka gradnje do konca II. svetovne vojne
- obdobje popolne rekonstrukcije gozdne ceste
- obdobje po letu 1991.

Na koncu pa smo podali še naša razmišljanja in poglede na cesto in prostor, ki ga odpira v prihodnosti.

3.1 PISNI VIRI

Uporabljali smo naslednje sklope pisnih virov:

- obstoječi zapisi v gozdarskih kronikah, Gozdarskem vestniku,
- prostorski plani in načrti občine Bled in Bohinj,
- časopisni članki,
- slikovno gradivo iz muzejev, knjižnic in pridobljeno na terenu,
- projekti Družbe Republike Slovenije za ceste,
- kartografsko gradivo.

3.2 TERENSKO DELO

V okviru terenskega dela smo pregledali in ugotavljali sedanje stanje prometnice. Posebno pozornost smo posvetili zanimivejšim objektom na cesti kot so mostovi, podporni zidovi ter mestom kjer prihaja do raznih problemov kot so poškodbe vozišča, krušenje skal z brežin.

V spremstvu revirnega gozdarja pa smo si ogledali traso prvotne poključke ceste. Objekte na terenu smo tudi fotografirali.

3.3 USTNI VIRI

Opravili smo razgovore s predstavniki Zavoda za gozdove Slovenije, Območna enota Bled (ZGS OE Bled), ki usmerjajo gospodarjenje z gozdom v tem območju. Prav tako smo opravili razgovor z ing. Jurijem Hočevanjem, ki je bil dne 11.5.1940 postavljen za uradnika pripravnika na tem območju in je tu deloval med drugo svetovno vojno. Prav on je sodeloval pri poizkusu decembra leta 1941, ko so poizkušali preplužiti cesto na Pokljuko z traktorjem. Pogovor je tekel o tem dogodku, težkih in nevarnih razmerah ob nemški okupaciji in partizanskem boju na drugi strani, ter tudi o kamionih Saurer, s katerimi se je uprava Bled opremila novembra leta 1942. V začetku leta 1943 pa je bil ing. Hočevan prestavljen h gozdni upravi Sv. Katarina pri Trziču.

4 ZNAČILNOSTI TERENSKEGA OBJEKTA

Terenski objekt sestavljata gozdnogospodarski enoti Bled in Pokljuka.

Proučevana cesta Krnica – Mrzli studenec leži na južnih in vzhodnih pobočjih Pokljuke, od 625 m n. m. v. do 1300 m n.m.v. Gozd predstavlja 63 % površine, ostalo so zaraščajoči se travniki in pašniki. Površina gozdov je 4652 ha, kjer prevladuje razdrobljena zasebna posest (86 %). Povprečna lesna zaloga v gospodarskem gozdu znaša 292 m³/ha (68 % iglavci, 32 % listavci). Odprtost s cestami znaša 23,1 m/ha (brez varovalnih gozdov), oziroma 21,1 m/ha z varovalnimi gozdovi (Gozdnogospodarski načrt GE Bled 2001 - 2010).

Cesta Krnica – Mrzli studenec leži v širšem območju TNP. Splošno koristne funkcije so močno poudarjene (varovalna, biotopska, turistično – rekreacijska, varovanje naravne in kulturne dediščine, estetska). Znana naravna spomenika sta poključka soteska – okoli 1000 m dolga soteska z zožitvami in vrtci ter veliko Blejsko barje z značilno floro. Faktor prekrivanja splošno koristnih funkcij je 1,92 (Gozdnogospodarski načrt GE Bled za 2001 - 2010).

Edino naselje s stalnimi prebivalci in vikend hišicami je Zatrnik. Včasih v zimskih mesecih znan kot smučarski center, poleti kot izhodiščna točka za sprehode v naravo.

GGE Pokljuka leži na platoju in obrobni pobočjih Pokljuke. Površina gospodarskih gozdov je 4017 ha, varovalnih pa 365 ha. Gozd prekriva 96 % površine. Po lastništvu so to državni gozdovi v upravljanju Sklada kmetijskih zemljišč in gozdov Republike Slovenije. Povprečna lesna zaloga znaša 436 m³/ha (99 % iglavcev, 1 % listavcev); letni etat znaša 20659 m³ iglavcev in 61 m³ listavcev. Odprtost s cestami je 28 m/ha (Gozdnogospodarski načrt GE Pokljuka 1996-2005).

Celotna GGE leži v širšem območju TNP. Močno je obremenjena s funkcijami ekološke (varovalna, hidrološka, klimatska, biotopska), socialne (higiensko-zdravstvena, obrambna, turistično-rekreacijska, poučna, varovanje naravne in kulturne dediščine, raziskovalna,

estetska) in proizvodne (lesnoproizvodna, pridobivanje drugih dobrin in lovna) narave (Gozdnogospodarski načrt GE Pokljuka 1996-2005).

Na planoti ni stalnih prebivalcev, razen vojakov v Vadbenem centru Slovenske vojske na Rudnem polju. Tam je gozdni prostor obremenjen še z biatlonom, smučarskimi teki, heliodromom, smučiščem z žičnico in turizmom. Obiskovalci Pokljuke so turisti v počitniških domovih in vikendih, dnevni obiskovalci ter lastniki zemljišč.

4.1 GEOLOŠKA PODLAGA IN KLIMATSKE RAZMERE

Cesta na Pokljuko poteka v začetku pri Krnici po morenskem materialu, nato pa po dolomitnem preperem grušču. Delno pa je vsekana v dolomit, dolomitiziran apnenec in apnenec. V gornjem delu pred Mrzlim studencem pa nastopajo še tufski materiali.

Naravni nakloni pobočja, pod cesto v gruščeni preperini, so ocenjeni velikostne stopnje od 45°- 30°. V pobočju nad cesto pa od 30° v zemljenih in zaglinjenih preperinah, do 90° v kompaktnem apnencu (Geotehnično poročilo o pogojih rekonstrukcije ceste na Pokljuko, 1968).

Tudi klimatske razmere vplivajo na upravljanje s cesto in s tem povezanimi stroški. Posebej debelina snežne odeje in pa število dni s snežno odejo. Tako za Pokljuko velja da se sneg ob normalnih zimah obdrži 170 dni (Budkovič, 1999). Povprečna letna temperatura Rudnega polja znaša 2,6 °C, pade pa na območju Pokljuke od 2122 do 2366 mm padavin letno.

Preglednica 1: Stanje snežne odeje (Plemelj, 1985, str.35)

Debelina snežne odeje (cm)	Število dni s snežno odejo	
	Rudno polje	Mrzli studenec
10	163,8	151,2
>30	134	127
>50	114,8	127

5 ZGODOVINA CESTE

5.1 OBDOBJE OD PRIČETKA GRADNJE DO KONCA II. SVETOVNE VOJNE

Leto 1904

Na podlagi odloka c.k. Ministrstva za kmetijstvo z dne 30.7.1903 in direkcijske odredbe z dne 10.9.1903 je bila dne 17. in 18.1904 razprava o odkupu zemljišč, ki so bila potrebna za gradnjo gozdne ceste Krnica-Zatrnik-Mrzli studenec. Ministrstvo je z odlokom 30.7.1903 odobrilo projekt za odsek do 3,362-ega kilometra. Na podlagi odločbe ministrstva 3.8.1904 je bila ponudbena razprava za oddajo šestih gradbenih odsekov. Z odredbo 14.9.1904 je bila gradnja odsekov ena, tri in štiri v skupni dolžini 2,8905 km oddana bratoma Antonu in Johannu Bizjaku iz Dola na Krasu za pavšalno gradbeno vsoto 15.582,98 K (kron), odsek dva v dolžini 0,4715 km pa Vinku Janu iz Spodnjih Gorij za znesek 3.400 K. Imenovani so 1.10.1904 pričeli z delom in cesto skoraj na celotni dolžini prebili.

Leto 1905

V tem letu je z odlokom c.k. Ministrstvo za kmetijstvo z dnem 13.6.1905 odobrilo delni projekt za cesto Zatrnik v sedmih delih. Prvi del v dolžini 587 m je bil oddan Johanu Vidmarju iz Otlice za pavšalno vsoto 3000 K. Drugi in tretji del v dolžini 1135 m je bil oddan Josefu Polancu iz Otlice za vsoto 8729,95 K. Del odseka štiri, pet in sedem v dolžini 1860 m je bil oddan Francu Vodopivcu iz Kamenj za vsoto 16933,97 K. Šesti del v dolžini 554 m je bil oddan Francu Bratini iz Otlice za vsoto 5290K. Skupna dolžina je znašala 4135 m in vsota 33953,92 K. Na prvem, drugem in tretjem delu je bil do polovice zgrajen zgornji ustroj, na četrtem, petem in šestem pa zgornji ustroj v celoti, vendar brez izkopa jarkov, planiranja pobočja in finega materiala za zgornji ustroj.

Leto 1906

18.9.1906 so bila zaključena dela v zgornji in spodnji tretjini poključke ceste in z ozirom na potrebe prebivalcev izročena prometu. Obračun je bil 20. in 21.11.1906 sledeč (v kronah):

1. Čisti gradbeni stroški	52936,85 K
2. Večje storitve po odbitku manjših	3933,51 K
3. Stroški trasiranja in komisije	1103,61 K

V stroških ni vključena vsota izplačil za zemljišča. K večjim stroškom je pripomogla razširitev ceste od 2,2 na 3 m po naknadni odredbi ministrstva z dne 17.8.1906. S tem odobrenjem po odredbi z dne 24.9.1906 je bil dovoljen delni projekt za osrednji del. Sledila je oddaja dela na prvem polju med kilometroma 3,362 in 3,895 Francu Bratini iz Dola za vsoto 3507,55 K, na drugem delu med kilometroma 3,895 in 4,417 Johannu Vidmarju iz Dola za vsoto 4010,88 K, na tretjem delu med kilometroma 4,417 in 4,937 Josefu Polancu iz Dola za vsoto 6298,61 K, na četrtem delu med kilometroma 4,937 in 5,380 Andreju Polancu iz Dola za vsoto 2726,39 K.

Leto 1907

Na osnovi komisijskega ogleda je bilo postavljeno 505 m cestne ograje. Za ureditev ali kršitve prometa so bili na občini Gorje izdani posebni cestno-policijski predpisi. Zaradi strmih brežin je bil postavljen betonski zid. 20.9.1907 je bil skoraj dokončan srednji del poključke ceste in predan prometu. Popolnoma dokončan je bil 9.12 istega leta.

Leto 1908

Visoka voda je na cesti Krnica-Zatrnik-Pokljuka naredila med kilometroma 4,795 in 7,08 izdatno škodo. Zaradi tega so bili zgrajeni nov lesen most in oporni zidovi. Stroški so znašali 1744,32 K.

Leto 1909

S službeno pogodbo od 25.2.1909 sta bila sprejeta za cestarja Johann Polanc in Josef Zupanc. Prvi je službo kmalu zapustil.

Leto 1910

Za zaščito ovinkov na novi poključski cesti so v dolžini 696 m zgradili lesene kašte.

Leto 1911

Za nadaljnje varovanje krivin in utrjevanje brežin poključske ceste so posadili 15000 sadik vrbe. Dobili so jo iz c.k. učne postaje v Radovljici. Ovinke so zaščitili z lesenimi konstrukcijami.

Leto 1913

Za zaščito poključske ceste je bilo posajenih 8000 sadik vrbe, verjetno z istim namenom kot pred dvema letoma. Na 11 kilometru je bil utrjen ovinek in pri 7 ter 8 kilometru nova zaščita.

Na sliki 1 je prikazana stara – prvotna trasa poključske ceste na karti iz l. 1914.



Slika 1: Gozdarska karta iz leta 1914 z vrisano Neue Poključkastraße (Gozdarski vestnik, 2004: 456)

Leto 1916/17

Zima je bila huda z veliko snega. Utrgal se je snežni plaz na poključski cesti pri kamnu 3 proti Bledu. Škode niso bile pomembne.

Leto 1918/19

29.12.1918 se je javil cestar Jakob Krničar, ki je bil leta 1915 vpoklican v vojsko. Z naredbo ravnateljstva je 9.1.1919 začel dobivati redne mesečne prejemke kot zaposleni. Peter Štrosar, do sedaj dodeljen goriškemu gozdnemu ravnateljstvu v Celovcu kot delavec, je bil 28.3.1919 prideljen oskrbništvu kot cestar.

Leto 1919/20

3.7.1919 se je na pokljuški cesti pri 9 kilometru zaradi nalivov podrla škarpa. Vzroki so bili prešibka konstrukcija, težko naloženi vozovi in pomožni promet. Dne 14.9.1919 je nenadoma umrl cestar Anton Družnik in je ravnateljstvo 24.9.1919 dovolilo sprejem Andreja Pogačnika kot začasnega cestarja.

Leto 1920/21

Na cesti proti Pokljuki so popravili škarpo, ki se je porušila leta 1919. Jeseni leta 1920 so veliki nalivi precej poškodovali cesti na Pokljuko in Mežakljo ter objekte ob Radovni.

Leto 1925

Temeljito je bila popravljena pokljuška cesta, vendar kronika ne omenja katera dela so bila opravljena. Dne 7. in 8. avgusta je padlo na Mrzlem studencu 5 cm snega, temperature so se spustile do -6°C .

Leto 1926

V noči z 29. na 30. oktober in od 15. na 25. november 1926 je podrl vihar (južni veter) na Pokljuki približno 17000 m^3 lesa. Pokljuška cesta je po tem viharju in nalivih utrpela veliko škode. Nastala je povodenj, ki je napravila pri mostovih in drugih vodnih napravah mnogo škode; tako je odneslo vse mostove v Radovni in blejski most čez reko Savo.

Leto 1927

Jesensko podrtijo iz leta 1926 so preko leta 1927 pospravili. V dneh 13. do 25. september ter 10. novembra 1927 je vrgel vihar (smer vetra iz jugozahoda) 6000 m^3 lesa na Mrzlem studencu, Rudnem polju, nekaj malega v Radovni. Tudi nova Pokljuška cesta je bila zaradi močnih nalivov poškodovana.



Slika 2: Prvotna Neue Poklukastraße

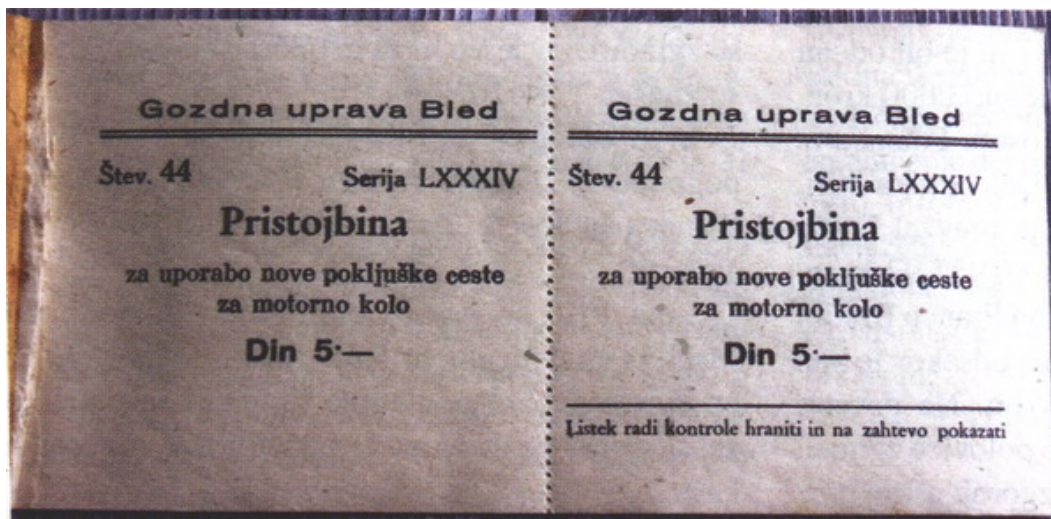
Leto 1928

Dne 6., 7. in 8. junija 1928 je na Pokljuki padla temperatura na -4°C . Mraz je napravil precej škode v kulturah in v drevesnicah. Istočasno so močni nalivi močno poškodovali poključsko cesto.

Leto 1933

Da bi razbremenili izdatke za vzdrževanje nove poključske ceste, so uvedli pobiranje uporabnine za to cesto. Lokacija rampe je bila pri Porovi domačiji v Krnici, uporabnino je pobirala Helena Por, in sicer za vprežne vozove 3 din, za motocikle 5 din, za avtomobile 10 din in za tovarne avtomobile 15 din za eno vožnjo tja in nazaj (Slika 3). Uprava je za plačilo izdala posebne bloke, na katerih je bilo tudi opozorilo, da je listek potrebno hraniti

zaradi kontrole in ga je potrebno na zahtevo tudi pokazati pooblaščenemu gozdarskemu osebju.



Slika 3: Potrdilo o plačilu pristojbine za poključsko cesto iz leta 1933 (Gozdarski vestnik, 2004: 456)

Leto 1940

Cesto z Rudnega polja v oddelek 67 - do rampe so s pomočjo vojske popravili za vožnjo z avtomobili, služila je za odvoz vojaškega lesa.

Zaradi stalnega dežja se je posula cesta pri km 2,3, popravilo jo je vojaštvo.

Leto 1941

Decembra 1941 je gozdna uprava poskušala s traktorjem preplužiti cesto na Pokljuko. Zaradi novih snežnih padavin je bil poskus neuspešen. (Goseničar Caterpillar). Voznik traktorja je bil ing. Hočevvar, ki se dogodka še vedno živo spominja..

Leto 1942

Sredi novembra 1942 so gozdno upravo opremili s petimi novimi kamioni Saurer, s pogonom na lesni plin in diesel in nadgradnjo za prevoz lesa.

Leto 1943

Nova poključka cesta je bila s 1.7.1943 priključena državnemu cestnemu uradu, za cestarja je bil nastavljen Josef Steier (Gozdarska kronika gozdne uprave Pokljuka. 1904-1944).

5.2 OBDOBJE POPOLNE REKONSTRUKCIJE GOZDNE CESTE

Obstoječa cesta Gorje-Krnica-Mrzli studenec-Pokljuka (cesta III. reda) je zaradi svoje dotrajanosti in neprimernih vozno tehničnih elementov nujno zahtevala rekonstrukcijo, posebno na odseku Krnica-Mrzli studenec. Slika 2 prikazuje opuščeni del prvotne poključke ceste, kot je viden danes. Za celotni cestni odsek je bil leta 1968 pri Projektivnem podjetju Kranj izdelan glavni projekt rekonstrukcije, elaborat P-1901, ki pa ni bil zakoličen na terenu, temveč izdelan na podlagi geodetskega posnetka terena, opravljenega prav za to nalogo leta 1964-1965. Kategorija ceste III. reda planinski/najtežji teren pomeni cesto za promet srednje gostote od 1000 do 3000 vozil na 24h. Računska hitrost je 40 km/h, izjemoma tudi 30 km/h.

V vmesnem času med izdelavo projekta in opravljenimi deli na rekonstrukciji ceste je bil zasnovan smučarski center Zatrnik, katerega smučarske proge in žičnice na treh mestih križajo traso obstoječe ceste. Zaradi tega je prišlo tudi do nekaj sprememb in popravkov projektov in tras ceste.

Širina ceste je bila od 4,0 m do 5,0 m, po rekonstrukciji pa znaša 6.0 m, prečni prerez 2x3 m, koritnica širine 0,5 m je vozna. Potrebno je bilo tudi urediti nepregledne ovinke neustreznega horizontalnega polmera. Zaradi gorskega terena je trasa v največji možni meri sledila že postavljeni trasi. Zgornji ustroj stare makadamske ceste debeline do 30cm je bil po novem izveden v grobem asfaltu, kar je omogočalo hitrejšo in varnejšo vožnjo.

Oktobra leta 1968 je bilo določenih tudi 6 oglednih jaškov iz katerih je potem geotehnik odvzel vzorce za preiskavo. V laboratoriju so preiskali granulometrijsko sestavo gruščnih preperin, posebej pa še izdvojene kohezivne zemljine, katerim so ugotovili strižne karakteristike. Te so velikostne stopnje strižnega kota odpora teh zemljin od 17° do 33° (Geotehnično poročilo o pogojih rekonstrukcije ceste na Pokljuko, števil. 2207).

Na podlagi teh raziskav so bili izdani napotki k izvedbi zemeljskih del cestne rekonstrukcije. Napotki so se nanašali na nagibe usekov, in sicer znašajo od 5:1 v kompaktnem apnencu do 1:1.5 v gruščeni preperini dolomita ali apnenca in 1:2 v glinasto

meljenih preperinah, kjer prevladujejo kohezivne zemljine. Nagibi nasipov so 1:1.5, pri tem napotku je bil upoštevan nagib iz grušča.

Pri dimenzioniranju debeline zgornjega ustroja je bilo najprej upoštevan vpliv mraza in sicer do globine 1m, ker je bila v področju enega jaška (J-2) prisotna zemljina močno občutljiva na mraz. Upoštevati pa je bilo potrebno tudi prometno obremenitev. Na področju omenjenega jaška J-2 je tako priporočena debelina zgornjega ustroja 0,5 m, na drugih območjih pa 0,4 m. Zgornji sloj je sestavljen iz 3 cm grobega asfaltnega betona z apnenčevim drobljencem, 10 cm bituminiziranega gramoza in potrebne debeline spodnjega nosilnega sloja iz drobljenca. Najustreznejša varianta bi takrat bila hrapavi asfalt, vendar izredno draga. Zaradi podolžnih nagibov 12 % tudi na daljših odsekih bi lahko apnenec postal pregladek in promet za kamione bi bil ogrožen (Dopolnilni glavni projekt za rekonstrukcijo ceste Bled-Pokljuka...,2002).

Skupščina občine Radovljica se je odločila, da bodo cesto Bled-Pokljuka rekonstruirali v več etapah glede na razpoložljiva sredstva. Prvi je na vrsto prišel odsek Krnica-Zatrnik, dolžina celotnega odseka je 3579.73 m. Izvajalec del na spodnjem ustroju je bilo Gozdno gospodarstvo Bled (GG Bled). Predvideni izkopi so bili 10,9 m³ materiala na tekoči meter ceste, predvideni nasipi pa 4,2 m³ materiala na tekoči meter ceste. Pri izvajanju del so traso pomaknili nekoliko v brežino s čimer so se izognili opornim zidovom, razen enemu. Zmanjšali so tudi odseke z roliranimi nasipi. S tem posegom so znižali stroške gradnje. Na celotnem poteku trase tvori 0,5 m vozišča ob zgornjem robu (proti pobočju) vozno koritnico z nagibom 6 % vedno proti betonskemu robniku. Posebno pomembno je bilo, da se ne pusti razlivanje vode po vozišču zaradi možne poledice v mrzlih mesecih.

Na tem odseku sta tudi dva potoka: Graben in Buden. Zato je bilo potrebno projektirati in zgraditi tudi dva propusta ustreznih dimenzij. Za potok Graben je bilo ocenjeno da ima ob visokih vodah lahko maksimalni pretok okrog 9 m³/s, potok Buden pa okrog 7 m³/s. Projektirani propusti imajo kapaciteto 19,5 m³/s za potok Graben in od 12,34 do 17,45 m³/s za potok Buden (Dopolnilni glavni projekt za rekonstrukcijo ceste Bled – Pokljuka odsek Krnica – Zatrnik, 1970).

Zaradi del na tem odseku je prišlo tudi do problemov za gozdarstvo in GG Bled, saj je bila cesta zaprta od avgusta do novembra leta 1970, zato je bila nujna preusmeritev oddaje lesa na Bohinjsko Bistrico. Posekali so trase pri adaptaciji ceste in 4 ničelne linije v širini 4 metre za izdelavo projekta podolžnih profilov bodočih žičnic v sklopu smučarskega centra Zatrnik (Gozdni obrat Pokljuka – Kronika 1970).

V naslednjem letu (leta 1971) so bile izkrčene trase smučarskih prog v smučarskem centru Zatrnik. Delo na poseku tras na Zatrniku se je pričelo 8. februarja 1971 in je trajalo do jeseni. Zaključena so bila dela pri montaži žičnic Hotunjski vrh, Plana I in Plana II, medtem ko sedežnica Brjanca ni obratovala. Prehode prog in žičnic preko glavne ceste Bled-Pokljuka so rešili s provizorno izgradnjo mostov iz železnih montažnih elementov (odrnikov). Žičnica je začela poizkusno obratovati konec decembra. Cesta Zatrnik je bila zaprta za ves promet od 15. junija do konca septembra, kljub temu so v mesecu septembru še mestoma vozili les na žago Rečica (Gozdni obrat pokljuka – Kronika 1971).

V letu 1972 so bile izkrčene in razširjene trase v smučarskem centru Zatrnik. Vse trase so zravnali z buldožerji. Zavod za pospeševanje turizma na Bledu je pričel z delom na zaključnih delih izravnave prog smučarskega centra Zatrnik, montažo sedežnice na Brjanco, izgradnjo dveh mostov preko ceste Zatrnik-Pokljuka iz montažnih aluminijastih plošč. Mostova sta bila postavljena v mesecu novembru in decembru in koncem leta izročena svojemu namenu (Gozdni obrat Pokljuka – Kronika 1972) .

Prvotni predlogi izdelave mostov so predvidevali več rešitev: od klasične armirano-betonske, montažno betonske do jeklene. Na koncu so se odločili za montažno ločno jekleno konstrukcijo iz valovite pločevine, ki je bila izdelana in izoblikovana po posebnem postopku ARMCO, konstrukcija tipa ARMCO-Multiplate. Sestavljena je iz montažnih plošč, ki so medsebojno spojene z visoko odpornimi vijaki. Plošče in vijaki so zaščiteni proti koroziji tako, da so dvakratno toplotno pocinkani z nanosom 650g cinka na kvadratni meter površine. Zaščita naj bi po predvidevanjih vzdržala več kot 50 let (Sliki 4 in 5). Po projektu so bili predvideni trije mostovi, in sicer prvi na kilometru 3,8, drugi na kilometru 4,0 in tretji na kilometru 4,3. Dolžina objektov: prvi in drugi 28,04 m, tretji najdaljši pa 48,16 m. Višina 4,5 m. Predvidena maksimalna obtežitev znaša 500 kg/m^2 . Lok je

obojestransko vpet v betonske temelje MB 200 s posebnimi vodili. Temelji so armirano-betonski in dimenzionirani na nosilnost tal (Prekritje ceste Bled – Pokljuka, glavni projekt).



Slika 4: Način gradnje mostu preko ceste na Zatrniku za potrebe smučišča



Slika 5: Celoten most na Zatrniku za potrebe smučišča

Naslednje leto so pri kilometru 9,2 obnovili podporni zid na desni strani makadamskega vozišča. Prvotni kamniti zid vezan z cementno malto je bil že delno porušen oziroma močno deformiran. Glede na njegovo dotrajanost so se odločili za novega. V dolžini 37 m so zgradili nov betonski zid, ki se po projektu nasloni na obstoječega. Zaradi različnih podpornih višin so predvideni štiri različni tipi podpornih zidov in sicer za višine 2,30 m, 3,00m, 4,30m in 4,50m. (Obnovitev podpornega zidu v km 9.200 na odseku Mrzli studenec, 1973)

Rekonstrukciji prvega odseka je sledila rekonstrukcija odseka na samem območju Zatrnika in tamkajšnjega smučarskega centra, od kilometra 3,585 do kilometra 4,451. Eden od izzivov je bil tudi zagotoviti zadovoljivo število parkirnih mest za obiskovalce smučišča in pa tudi zagotoviti prostor za avtobusno postajališče. Pri projektiranju parkirišč je bilo potrebno paziti na njihovo zadovoljivo velikost in na naklon parkirnih mest, kajti nekaj prav velikih ravnih površin na tem mestu ni. Po projektu je bilo predvidenih 87 parkirnih mest, kar se za današnje razmere zdi malo, vendar takrat še ni bilo takšnega števila osebnih vozil. Dosti več so uporabljali tudi javni avtobusni prevoz . Poleg parkirnih mest ter mostov je bilo potrebno paziti tudi na nekaj že obstoječih dovoznih poti na cesto, bodisi gozdnih ali pa poti do stanovanjskih hiš in vikendov. Na sliki 6 lahko vidimo asfaltirani odsek tik pred prvim mostom in pa na desni strani ob cesti planirana parkirna mesta še v izgradnji.

Zaradi rekonstrukcije ceste je bilo potrebno premakniti tudi TT (telefonsko linijo) linijo Zatrnik-Rudno polje, projekt za to je bil narejen leta 1977. Nova trasa se je odmikala vsemu pasu, ki so ga zavzela zemeljska dela za cesto. Gozd je glavna ovira preglednosti linije s ceste, zato linija večkrat prečka cesto, da se preveč ne oddalji od nje. Pri prečkanju ceste teren zahteva izbiro takega mesta, da se s primerno višino droga doseže minimalna višina nad cesto 7 m, pri stranskih gozdnih cestah pa 6m zaradi prevoza lesa in ostalih tovorov (Prestavitev TT linije Zatrnik – Rudno polje) .



Slika 6: Asfaltiranje odseka ceste na Zatrniku (Fototeka Gorenjskega muzeja, 1979)

Tretji, zadnji odsek od Zatrnika do Mrzlega studenca, pa je na vrsto prišel nazadnje, in sicer v letu 1978 (Sliki 7 in 8). In sicer od Mrzlega studenca do Mostiča in od Mrzlega studenca do oddelka 57 v smeri Zatrnika - skupaj 4 km. Delala je Jugoslovanska ljudska armada. Stanovali so v hlevu in lopi, oficirji pa v delavskem centru na Mrzlem studencu. Asfaltirana je bila cesta Mostič-Rudno polje (Gozdni obrat Pokljuka – Kronika 1978).



Slika 7 in 8: Gradnja ceste od Mrzlega studenca do oddelka 57 v smeri Zatrnika

Večjih del na cesti do osamosvojitve Slovenije ni bilo, skrbeli so le za redno letno vzdrževanje.

5.2.1 Sanacija opuščenega kamnoloma Mrzli studenec

Oddelek za urbanizem, gradbene in komunalne zadeve ter varstvo okolja Skupščine občine Radovljica je 11.10.1978 izdal odločbo s katero je dovolil odvzem materiala Republiški skupnosti za ceste Ljubljana za potrebe rekonstrukcije ceste Zatrnik-Mrzli studenec. Podlaga za ugoditev zahtevka je bil Idejni projekt sanacije kamnoloma Mrzli studenec. Ta kamnolom apnenca leži ob omenjeni cesti na višini okoli 1200 metrov nad morjem. V tem času je bil že opuščen, služil pa je pridobivanju nasipnega materiala za vzdrževanje gozdnih cest na širšem območju Pokljuke. Republiška skupnost za ceste je želela kamnolom sanirati, hkrati pa pridobiti manjšo količino materiala za gradnjo ceste Zatrnik-Mrzli studenec. Opuščen kamnolom je bilo po projektu potrebno sanirati do stanja primerne za rekultivacijo. V ta namen so predvideli rešitev v treh etažah višine 10 m z nagibom 70° in širine 6 do 8 m (Idejni projekt sanacije kamnoloma Mrzli studenec).

Konec leta 1980 je bil izdelan še Rudarski projekt sanacije kamnoloma apnenca Mrzli studenec, naročnik Republiška skupnost za ceste SRS. Projekt sanacijskih del je bil vezan na prejšnji projekt iz leta 1978.

Potrebno je bilo zavarovati brežine pred drsenjem in jim dati stabilen naklon, da bi bilo nadaljnje drsenje in krušenje onemogočeno. Potrebno je bilo tudi očistiti brežine in plato krušljivega materiala in ta material kasneje zravnati oziroma splanirati.

Površine, ki jih je bilo potrebno rekultivirati:

- vodoravne površine: 3925 m²
- poševne površine: 2780 m²
- skupaj: 6705 m²

Za biološko obnovo je bilo potrebno kamnolom nasuti še z zemljo. Predvideli so nasutje v višini 10 cm, kar bi glede na površino zneslo 670 m³ zemlje ali odpadne jalovine. Na tako pripravljeno površino kamnoloma je mogoče nasaditi avtohtono drevje ali pa počakati, da se samo zaraste. Po izkušnjah se nepripravljeni jalovnik ozeleni v petih letih (Rudarski projekt sanacije kamnoloma apnenca Mrzli studenec).

5.3 OBDOBJE PO 1991

V tem obdobju takšnim velikim posegom nismo bili priča. V glavnem skrbijo za sprotno popraviljanje ceste in pripadajočih objektov, se pravi krpajo lukenje in udarne jame na cestišču, krpanjo in menjujejo varovalne žičnate ograje na brežinah (Slika 9), obžagujejo in odstranjujejo drevje, ki bi lahko padlo na cesto in podobno.



Slika 9: Zavarovanje brežin

Eden največjih posegov v tem obdobju je bila ureditev plazov na kilometru 1,300. Na tem odseku je prišlo do usada ceste. Opravljene so bile geološke raziskave terena in na njihovi podlagi izdelan tudi projekt sanacije. Ugotovljeno je bilo da nasip leži na plasti pobočnih gruščov premešanih z jezerskim blatom, pod gruščem se nahaja srednje gnetna jezerska kreda, ki leži nad plastjo preperelega poltrdega tufa. Hribsko osnovo pod tufi pa sestavlja apnenec. Potrebno je bilo postaviti pilotno steno (piloti so dolžine 10,0 do 14,0 m) dolgo 70 m tik ob cesti, obnoviti obstoječo cesto v dolžini 80 m, urediti odvodnjavanje, drenaže ob cesti in zgraditi propust. Ob levem robu ceste se je izvedla globoka drenaža (2 m). Pri obnovi cestišča so najprej vozišče porušili, zamenjali tampon ter asfaltirali z BNP 22s-6 cm in AB 11-4 cm. Na krono maske pilotne stene so montirali odbojno ograjo, vgraditi pa

je bilo potrebno tudi reperje za opazovanje pomikov pilotne stene (Sanacija plazu na cesti R 316 Krnica – Zatrnik v km 1,3, 1994).

V tem obdobju je javni zavod TNP opravil nekaj ugotavljanj števila obiskovalcev v Triglavskem narodnem parku s štetjem prometa in obiskovalcev. Metoda je temeljila na ugotavljanju vstopa v park na 23-ih prometnicah. Ena od teh prometnic je tudi obravnavana cesta Krnica-Mrzli studenec in sicer je bila opazovalna točka na Zatrniku. Beležilo se je število in vrsto vozil, čas prehoda skozi kontrolno mesto ter število potnikov. Najpogostejša vozila so bili osebni avtomobili in sicer kar 90 % vseh vozil na delovni dan. Sledijo jim kombiji 4 % in motorna kolesa 3 %. Promet s traktorji in kamioni predstavlja le 2 % prometa glede na število vozil. Dnevno se je po cesti peljalo od 550 do 930 vozil, zanimiv je tudi podatek da je ob nedelavnih promet večji tudi za okoli 60 %. Iz strukture prometa je tudi razviden izredno velik delež negozdarskega prometa, gozdarski promet pa je zanemarljiv. Ugotovljena je bila gozdarska raba 10,2 vozili na delovni dan. Promet z osebnimi vozili se je v preteklosti hitro povečeval, tovorni promet (odvoz lesa in posebni prevozi) se zaradi povečanja nosilnosti kamionov postopoma zmanjšuje, narašča pa prometna obtežba cest pri posamezni vožnji naloženih vozil. Negozdarska raba nekoč gozdne ceste se iz leta v leto povečuje (Kokalj, 1998).

Ti podatki so po svoje tudi nekoliko presenetljivi, če upoštevamo, da Smučarski center Zatrnik že kar nekaj časa ne obratuje več oziroma da obratuje le občasno kakšna naprava. Razlogi neobratovanja so v prvi vrsti zelene zime brez snega v preteklih letih, zelo razdrobljena lastniška posest na območju centra, itd. Problem je tudi neurejena preskrba z vodo za eventuelno umetno zasneževanje, čeprav voda na Zatrniku je, saj je bil zgrajen zbiralnik vode za potrebe gostinskega objekta, s katerim je upravljalo takratno Hotelsko turistično podjetje Bled. Vendar pa vodovod ni urejen tako, kot bi moral biti. Dejstvo je tudi, da so naprave z leti neobratovanja in ker niso bile vzdrževane propadale in so zastarele. Prav tako pa nimajo več niti obratovalnega dovoljenja. Zdi se, da se ljudje, ki so se prej zadrževali na Zatrniku, sedaj odpravljajo više na območje platoja Pokljuke na tamkajšnje smučišče pri vojašnici in pa smučišče pri penzionu Jelka. Razvil se je tudi tekaški in biatlonski center ob vadbenem centru slovenske vojske Rudno polje. Vsekakor pa so se okrepile ali pa na novo razvile tudi razne oblike športnega udejstvovanja v naravi

(tek na smučeh, turno smučanje) in pa nove oblike preživljanja prostega časa kot so nabiralništvo, sprehodi v naravi, pohodništvo.

6 PRIHODNOST CESTE KRNICA - MRZLI STUDENEC

Verjetno se bo v prihodnosti obseg prometa po tej cesti še nekoliko povečal, saj obstaja kar nekaj načrtov predvsem na področju turistične industrije. Na Rudnem polju se ob vojašnici razvija tekaško-biatlonski center, ki je dobil zagon in potrditev s pripravljanjem tekem svetovnega pokala v biatlonu. Poleg tekmovalcev pa ta poligon preko zime privablja veliko število rekreativnih tekačev. Tudi vojašnica je obnovljena in v njej je odprt muzej. V časopisu lahko preberemo da občina Bled v doglednem času načrtuje ureditev vodovoda na Zatrniku (Gorenjski Glas, 2006), ki je eden od pogojev za eventuelno ureditev umetnega zasneževanja in ponovne oživitve smučišča. Vendar je kljub temu ogromno ovir za ponovno oživitev centra, predvsem lastniška razdrobljenost zemljišč (60 lastnikov) ter zastarele naprave brez obratovalnega dovoljenja. Tudi napovedi glede klimatskih sprememb niso naklonjene, saj Zatrnik leži na prenizki nadmorski višini pod 1000 m.

Tudi na sami Pokljuki se obeta povečanje in izboljšanje turistične ponudbe, saj se pripravljata obnovi Šport hotela Pokljuka (90 ležišč) in pa penzion Jelka (25 ležišč). Pension Jelka je sicer stalno odprt, medtem ko so hotel odprli decembra in ga bodo po končani zimski sezoni zopet zaprli in začeli prenavljati. Po obnovi naj bi bil hotel zopet na voljo športnikom, pohodnikom in otrokom.



Slika 10: Šport hotel Pokljuka

Pri skladu za spodbujanje razvoja TNP, ki je lastnik omenjenih objektov pravijo, da bi morala Pokljuka dobiti celostni ureditveni načrt. Po njihovem mnenju bi na Zatniku morali urediti informacijski center, največji problem pa so parkirišča.

Teh urejenih parkirišč na Pokljuki močno primanjkuje, saj obstajajo samo tri. In sicer pri Šport hotelu, pri penzionu Jelka in pa pri vojašnici. Poleg tega sta prvi dve parkirišči v zasebni lasti in rezervirani za njihove goste in zaposlene, tako da je težko verjeti da bi enodnevní obiskovalci tu našli dovolj parkirnih mest. Tako ostane le parkirišče nasproti vojašnice, ki pa je premajhno da bi sprejelo vsa vozila. Tako se sedaj dogaja divje parkiranje ob robu gozdnih cest (tistih katere niso zaprte z zapornicami), na njihovih izogibaliskih in priključkih na glavno cesto. S tem pa se dela škoda na okolju in nemalokrat ovira gozdarsko proizvodnjo, predvsem promet s kamioni.

V preteklosti je bilo podanih že kar nekaj predlogov, kako bi se rešili ti problemi. Iz zgodovine lahko vidimo, da so že leta 1933 uvedli zaporo gozdne ceste v Krnici in pobirali prispevek za njeno vzdrževanje. Mogoče bi se dobrih 70 let kasneje zopet lahko odločili za nekaj podobnega. S tem bi dobili tudi nekaj delovnih mest, vendar pa bi bili odzivi uporabnikov verjetno izredno negativni. Prost prehod bi morali imeti stalni prebivalci na Zatniku in Goreljku ter seveda vojska in ostale službe, ki opravljajo svoje delo na tem območju. Bi pa verjetno morali nekaj podobnega potem storiti tudi na drugem dostopu do Pokljuke in sicer z bohinske strani na cesti preko Jereke ter postaviti še zapornico na gozdni cesti, ki pelje na Pokljuko iz Bohinske Bele, saj bi se drugače lahko zgodilo, da bi promet preusmerili na to cesto in na koncu s tem ne bi rešili problema pretiranega obiska. Le problem bi preusmerili drugam.

Kot druga rešitev se ponuja varianta s parkirišči na Bledu, v Zgornjih Gorjah, Krnici in Zatniku ter potem nadaljevanje poti z avtobusom. Lahko bi se odločili za varianto z brezplačnimi parkirišči in prodajo avtobusnih kart ali pa obratno, s plačilom parkirnine bi imeli možnost uporabe brezplačnega avtobusa. Podobno kot deluje sistem smučarskega avtobusa. Tudi pri tem sistemu se pojavlja nekaj problemov, in sicer glavna ovira je dejstvo da na Bledu že sedaj izredno primanjkuje parkirišč že za domačine ter goste Bleda,

prav tako zadovoljivega števila parkirišč ni niti v Gorjah niti v Krnici. Tako ostane le nekaj deset parkirnih prostorov na Zatrniku, kar pa je premalo.

Glede na to da zaenkrat nič ne kaže da bi se v prihodnosti krenilo v omejevanje števila vozil, ki prihajajo na Pokljuko, mislim da je najboljša rešitev ureditev dodatnih parkirnih mest na sami Pokljuki. To bi bilo verjetno najbolj smiselno narediti na lokacijah kjer že sedaj prihaja do zgoščenega in divjega parkiranja. Nujno bi bilo tudi postaviti nekakšen režim in pravila, ter poskrbeti za službo, ki bi to urejala in nadzorovala (varnostne službe, pazniki TNP, vojska). Vojska ima že kar nekaj izkušenj v podobnih situacijah, saj urejajo promet in parkiranje ob biatlonskih tekmah, skrbijo pa tudi za prevoz z javnimi prevoznimi sredstvi. Glede na to da obisk ni preko celega leta enakomeren, bi ta režim lahko veljal le ob konicah. Se pravi ob vikendih, praznikih, posebnih večjih prireditvah (NOB proslave, biatlonske tekme, itd.). Poskrbeti bi bilo potrebno tudi za ažuren sistem obveščanja o stanju in razpoložljivosti prostih parkirnih mest in sicer bi takšne informacije morali obiskovalci prejeti že na Zatrniku ali pa najkasneje na Mrzlem studencu, najbolje pa že v dolini. Na trasi ceste bi bilo tako potrebno urediti obračališča, kjer bi se obiskovalci lahko varno obrnili in vrnili v dolino. S pravočasnim obveščanjem o zasedenih parkiriščih bi jih lahko preusmerili na alternativne načine dostopa do Pokljuke. Glede na to da prave alternative cesti zaenkrat ni in je v prihodnosti zaenkrat tudi ni videti, so ti alternativni načini obisku z osebnimi avtomobili zaenkrat le javni prevoz z avtobusi, kombiji. Mogoče bi bilo zanimivo tudi poizkusiti z turističnim vlakcem, takšnim kot med sezono obratuje na Bledu na relaciji okrog blejskega jezera.

Iz vsega povedanega je jasno, da ta problem ni niti malo enostaven in da bo za rešitev potrebno mnogo dela usklajenega med različnimi interesnimi skupinami.

7 POVZETEK

Zaradi slabih prometnih razmer na visokih alpskih planotah je bilo v preteklosti gospodarjenje z gozdovi pogosto negospodarno in sečnja manjša kot bi lahko bila. Posebno lesene drče so bile precej v uporabi, njihova gradnja in vzdrževanje pa sta zahtevali veliko lesa in bili ob manjših količinah posekanega lesa predragi. Zato se je v načrtovanju gozdnega gospodarstva ves čas pojavljala težnja razširiti omrežje izvoznih poti. Tako se je leta 1903 pričela priprava na gradjo, leta 1904 pa sama gradnja gozdne ceste Krnica – Mrzli studenec.

S časom in razvojem družbe in tehnologije se je spreminjal pomen ceste od popolnoma gozdarske rabe do današnjih dni, ko je iz analize prometa razviden izredno velik delež negozdarskega prometa. Negozdarska raba nekoč gozdne ceste se iz leta v leto povečuje.

Tako kot v današnjih dneh je bilo vzdrževanje ceste skozi celotno obdobje zahteven finančni zalogaj. Poškodbe so nastajale zaradi delovanja naravnih sil (plazovi, neurja, hudourniki) in obremenitve z prometom. Tako so se že leta 1933 odločili za cestninjenje in v ta namen postavili rampo ter pobirali uporabnino.

Najprej so cesto uporabljali vozovi in preko zime sani. Motorna vozila so bila do 2. svetovne vojne še redka. Leta 1942 se je gozdna uprava opremila z tovornimi kamioni Saurer s pogonom na lesni plin in diesel in nadgradnjo za prevoz lesa. Sčasoma se je količina prometa povečevala, večale so se tudi dimenzije prevoznih sredstev in njihova nosilnost. Popravki in spremembe trase, povečanje širine trase, spremembe krivin, asfaltiranje, izgradnja in utrjevanje nasipov in brežin so bili neizogibni.

Konec 70-tih je na območju Zatrnika nastal smučarski center. Glede na to, da trasa ceste seka smučarske terene, so bili zgrajeni trije mostovi (nadvozi) katere so uporabljali smučarji. Zaradi zim brez snega, neurejenih lastniških razmerij in pomanjkanja vizije smučarski center že leta ne obratuje več, ali pa vsaj ne v svojem prvotnem obsegu. Kljub temu pa se negozdarska raba ceste povečuje iz leta v leto, kajti težišče aktivnosti se je premaknilo višje na planoto Pokljuke. Poleg vseh dejavnosti s tradicijo (gospodarjenje z

gozdovi, lov, nabiralništvo, vojašnica) so se pojavile tudi nove oblike dejavnosti, ki obremenjujejo cesto in s tem tudi prostor. Zgradile so se proge za smučarski tek in poligon za biatlon in smučišče nad vojašnico. Povečuje se tudi obisk gora v vseh letnih časih in Pokljuka je idealna izhodiščna točka za te dejavnosti. Tako po nekaterih podatkih Pokljuko samo poleti obiše preko 180 000 obiskovalcev, zaradi narave dejavnosti pa je te mogoče izvajati preko celega leta.

Ker se je število vozil izjemno povečalo, kapacitete parkirišč pa temu ne sledijo, prihaja na območju že do nevzdržnih razmer. Dostikrat je celo onemogočeno normalno delo v gozdovih, predvsem odvoz lesa s kamioni. Zaradi neodgovornega ravnanja voznikov, ki parkirajo vozila ob cestah, prihaja do situacij, da so poti za kamione preozke. Ena od rešitev so zapornice, vendar te ne rešujejo problema v celoti. V nalogi je podanih tudi nekaj rešitev tega problema kot so parkirišča na Bledu, v Gorjah in na Zatrniku ter uporaba javnih prevoznih sredstev na relaciji Bled – Rudno polje. Ena od možnosti zmanjšanja števila prometa bi bila lahko tudi izkušnja iz preteklosti, ko so pobirali uporabnino za cesto. Pri tem bi bilo potrebno paziti da se nebi promet samo preusmeril na druge ceste, kajti cesta Krnica – Mrzli studenec je samo ena možnost dostopa na Pokljuko. Sicer najhitrejša in zato tudi najbolj uporabljana. Bo pa potreben interdisciplinaren pristop k reševanju tega problema, kajti uskladiti bo potrebno številne sektorske interese, ki se pojavljajo na tem območju.

8 VIRI IN LITERATURA

Albinini M. 2003. Urejanje cestnega režima v zavarovanem območju narave na primeru Pokljuke: diplomsko delo. (Univeza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta) Ljubljana, samozal.: 106 str.

Budkovič L. 1999. Pokljuka – opevana in žrtvovana? Gozdarski vestnik 57, 5/6: 266-268

Budkovič L. 2004. Častitljiv jubilej poključke ceste. Gozdarski vestnik, 10: 455-457

Smolej I. 2004. Gospodarjenje z blejskimi gozdovi in njihov gospodarski pomen v preteklosti V: Bled 1000 let: Blejski zbornik 2004. 2004. Dežman J. (Ur.). Radovljica, Didakta: 171-178.

Dopolnilni glavni projekt rekonstrukcije ceste Bled – Pokljuka: odsek Krnica – Zatrnik. 1970. Kranj, Projektivno podjetje Kranj (interno gradivo)

Dopolnilni glavni projekt rekonstrukcije ceste Bled – Pokljuka: odsek območja Zatrnika. 1971. Kranj, Projektivno podjetje Kranj (interno gradivo)

Gozdarska kronika gozdne uprave Pokljuka. 1904-1944. Bled, Gozdno gospodarstvo Bled (interno gradivo)

Gozdna uprava Pokljuka - Kronika 1970. 1971. Bled, Gozdno gospodarstvo Bled (interno gradivo)

Gozdna uprava Pokljuka - Kronika 1971. 1972. Bled, Gozdno gospodarstvo Bled (interno gradivo)

Gozdna uprava Pokljuka - Kronika 1972. 1973. Bled, Gozdno gospodarstvo Bled (interno gradivo)

Gozdna uprava Pokljuka - Kronika 1978. 1979. Bled, Gozdno gospodarstvo Bled (interno gradivo)

Gozdnogospodarski načrt za gozdnogospodarsko enoto Bled za desetletje 2001-2010. 2003. Bled, ZGS, OE Bled: 144 str.

Gozdnogospodarski načrt za gozdnogospodarsko enoto Pokljuka za desetletje 1996-2005. 1998. Bled, ZGS, OE Bled: 180 str.

Hočevar J. 2006. "Delovanje gozdarske službe med 2. sv. vojno". Bled (osebni vir, januar 2006)

Idejni projekt sanacije kamnoloma Mrzli studenec. 1978. Ljubljana, Geološki zavod Ljubljana (interno gradivo)

Kokalj F. 1998. Analiza gozdarskega in negozdarskega prometa na cesti Krnica – Mrzli studenec: diplomska naloga. (Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta). Ljubljana, samozal.: 31 str.

Obnovitev podpornega zidu v km 9.200 na odseku Mrzli studenec. 1973. Kranj, Cestno podjetje Kranj (interno gradivo)

Plemelj M. 1985. Varovanje in urejanje v Triglavskem narodnem parku s posebnim ozirom na Pokljuko in Mežaklo: diplomska naloga. (Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta) Ljubljana, samozal.: 147 str.

Prekritje ceste Bled-Pokljuka. 1972. Velenje, Projektivni biro Velenje (interno gradivo)

Prestavitev TT linije Zatrnik-Rudno polje. 1977. Ljubljana, TOZD inženiring biro Ljubljana (interno gradivo)

Rudarski projekt sanacije kamnoloma apnenca Mrzli studenec. 1980. Ljubljana, Geološki zavod TOZD vrtalno minerska dela Ljubljana, (interno gradivo)

Sanacija plazů na cesti R 316 Krnica – Zatrnik v km 1,3. 1994. Trbovlje, IBT nizke gradnje Trbovlje (interno gradivo)

Stanovnik V. 2006. Na smučišče Zatrnik so pozabili. Gorenjski Glas, torek, 31. jan. 2006: 1, 4

Škrjanec R. 2006. Prenova šport hotela Pokljuka – priložnost za Pokljuko in tudi Bled. Blejske novice, 1: 5

Zaplotnik C. 1998. Množični obisk ogroža gozdove in pomemben vir pitne vode. Gorenjski Glas, torek, 24. feb. 1998: 3

ZAHVALA

Za pomoč in usmerjanje ter nasvete v okviru naloge se zahvaljujem prof. dr. Igorju Potočniku, za pregled in koristne predloge pa prof. dr. Iztoku Winklerju.

Za idejo in prve informacije o nalogi se zahvaljujem Lojzu Budkoviču, univ. dipl. inž. gozd., vodji revirja Rudno polje, za pogovor in koristne namige se zahvaljujem Miru Kapusu, univ. dipl. inž. gozd., vodji KE Pokljuka.

Za izdelavo prilog sem hvaležen Janezu Šemrlu, inž. geod.

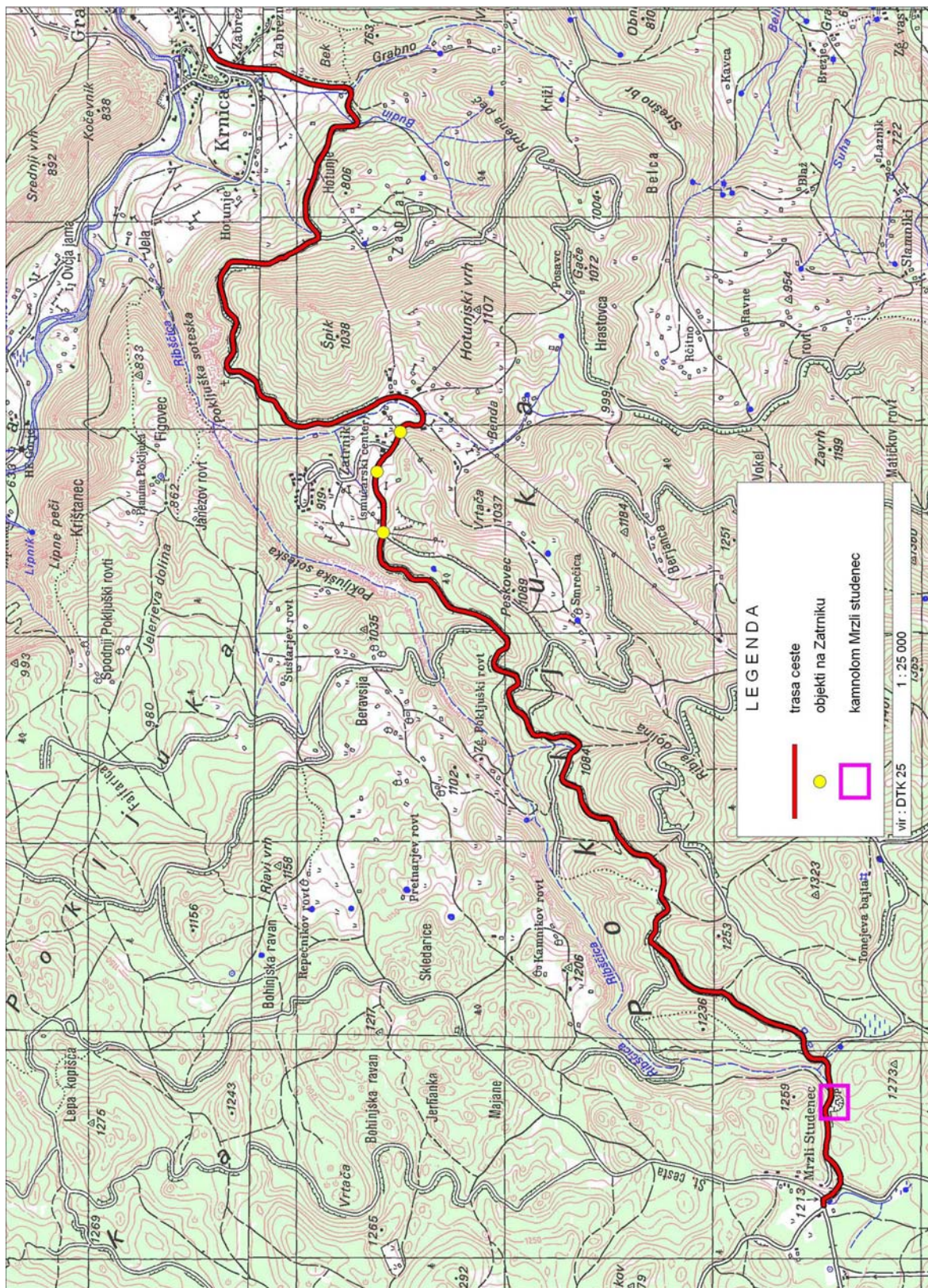
Za veliko pomoč in potrpežljivost pri iskanju gradiva sem hvaležen tudi delavcem in delavkam arhiva Direkcije Republike Slovenije za ceste.

Prevod v angleški jezik je opravila Nataša Zaplotnik.

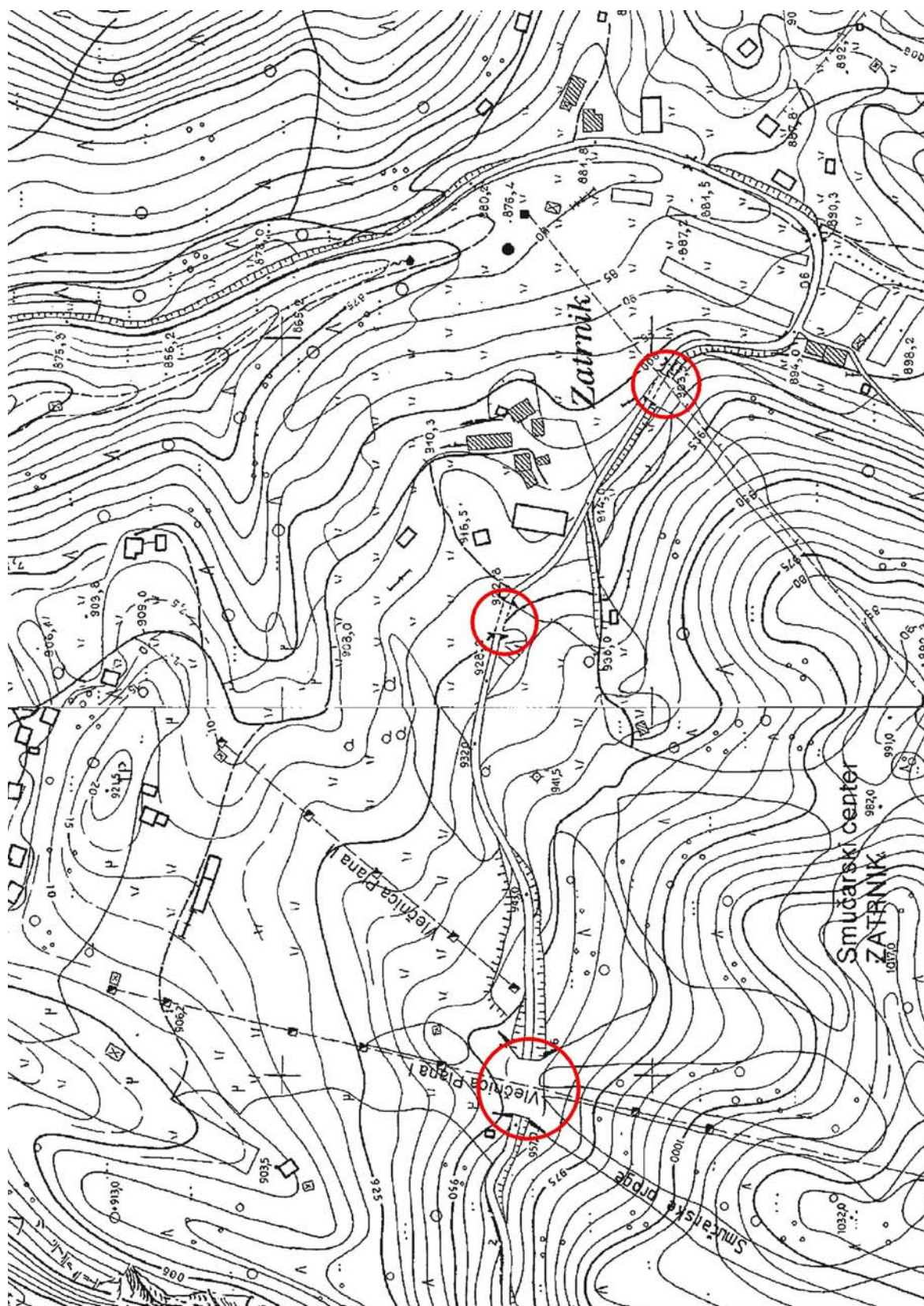
Zahvaljujem se tudi prijateljem Vanji, Jožu, Tadeji in Marjeti za tehnično pomoč in vzpodbudo.

PRILOGE

Priloga A: Cesta Krnica – Mrzli studenec



Priloga B: Detalj ceste na območju Zatrnik z mostovi za potrebe smučišča



1 : 3 500

Priloga C: Detalj mostov na digitalnem ortofoto načrtu

